



Rat der  
Europäischen Union

006356/EU XXVI. GP  
Eingelangt am 19/12/17

Brüssel, den 18. Dezember 2017  
(OR. en)

15857/17

ENT 274  
ENV 1078  
MI 973  
DELECT 256

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 15. Dezember 2017

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.: C(2017) 8469 final

---

Betr.: DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 15.12.2017 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit für die Genehmigung von zwei-, drei- und vierrädrigen Fahrzeugen

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2017) 8469 final.

Anl.: C(2017) 8469 final



Brüssel, den 15.12.2017  
C(2017) 8469 final

**DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION**

**vom 15.12.2017**

**zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit für die Genehmigung von zwei-, drei- und vierrädrigen Fahrzeugen**

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Der Begriff „Fahrzeuge der Klasse L“ erfasst ein breites Spektrum leichter Fahrzeugtypen mit zwei, drei oder vier Rädern, z. B. Fahrräder mit Antriebssystem, zwei- und dreirädrige Kleinkrafträder, zwei- und dreirädrige Krafträder und Krafträder mit Beiwagen sowie vierrädrige Kraftfahrzeuge, z. B. Straßen-Quads, Geländefahrzeuge und Vierradmobile.

Die Typgenehmigungsanforderungen, die seit dem 1. Januar 2016 für „Fahrzeuge der Klasse L“ gelten, sind in der Verordnung (EU) Nr. 168/2013<sup>1</sup> und den vier dazugehörigen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festgelegt.

Die Kommission hat eine umfassende Umweltverträglichkeitsstudie gemäß Artikel 23 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 durchgeführt. Aus den Ergebnissen wurden Empfehlungen für Verbesserungen der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sowie der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 der Kommission und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 abgeleitet. Zur Sicherstellung der korrekten Anwendung dieser Verordnungen sollten die in der Studie ermittelten Probleme durch Änderungen der genannten Verordnungen behoben werden.

Während der Durchführungsphase hat die Kommission die Bestimmungen protokolliert, die nach Rückmeldung von Interessenträgern und nationalen Behörden korrigiert oder klargestellt werden müssen. Alle Änderungen des Wortlauts, die für notwendig erachtet wurden, um die Klarheit des Texts der delegierten Rechtsakte zu verbessern, wurden in diesen Änderungsrechtsakt aufgenommen.

Dieser Änderungsrechtsakt wurde erarbeitet und wird zur Annahme vorgeschlagen, um sicherzustellen, dass der Rechtsrahmen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klasse L, der seit dem 1. Januar 2016 verpflichtend gilt, ständig verbessert und an den technischen Fortschritt angepasst wird, sowie um die Ergebnisse der genannten Studie zu berücksichtigen und einige Fehler in den beiden delegierten Rechtsakten zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 zu beheben.

### 2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Bei der Vorbereitung dieses Rechtsakts führte die Kommission geeignete Konsultationen auf Expertenebene mit den maßgeblichen Interessenträgern aus der Industrie, den Sozialpartnern sowie Experten aus den Mitgliedstaaten durch.

Dieser Rechtsakt war vom 16. Oktober 2017 bis zum 13. November 2017 Gegenstand einer öffentlichen Konsultation über das Portal zu besserer Rechtsetzung; die eingegangenen Stellungnahmen wurden angemessen berücksichtigt.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52).

### 3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

#### a) Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für den delegierten Rechtsakt ist die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, insbesondere Artikel 18 Absatz 3, Artikel 21 Absatz 5 und Artikel 23 Absatz 12.

#### b) Wahl des Instruments

Eine delegierte Verordnung wird für angemessen erachtet, da zwei Delegierte Verordnungen der Kommission geändert werden.

# DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 15.12.2017

## **zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit für die Genehmigung von zwei-, drei- und vierrädrigen Fahrzeugen**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen<sup>2</sup>, insbesondere auf Artikel 18 Absatz 3, Artikel 21 Absatz 5 und Artikel 23 Absatz 12,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Auf der Grundlage des Berichts der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die umfassende Verträglichkeitsstudie der Umwelthanforderungsstufe Euro 5 für Fahrzeuge der Klasse L<sup>3</sup> nach Artikel 23 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und unter Berücksichtigung der Probleme, auf die Genehmigungsbehörden und Interessenträger bei der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 der Kommission<sup>4</sup> und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission<sup>5</sup> gestoßen sind, sollten bestimmte Änderungen und Klarstellungen in den genannten Delegierten Verordnungen vorgenommen werden, um eine reibungslose Anmeldung sicherzustellen.
- (2) Um das wirksame Funktionieren des EU-Typgenehmigungssystems für Fahrzeuge der Klasse L sicherzustellen, sollten die technischen Anforderungen und die

---

<sup>2</sup> ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52.

<sup>3</sup> Bericht über die Studie: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“ (Verträglichkeitsstudie der Umwelthanforderungsstufe Euro 5 für Fahrzeuge der Klasse L), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

<sup>4</sup> Delegierte Verordnung (EU) Nr. 44/2014 der Kommission vom 21. November 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 25 vom 28.1.2014, S. 1).

<sup>5</sup> Delegierte Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission vom 16. Dezember 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit sowie zur Änderung ihres Anhangs V (ABl. L 53 vom 21.2.2014, S. 1).

Prüfverfahren, die in den Delegierten Verordnungen (EU) Nr. 44/2014 und (EU) Nr. 134/2014 festgelegt sind, ständig verbessert und an den technischen Fortschritt angepasst werden.

- (3) Anhang IV der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 enthält die Gleichung, die für die Überprüfung der Übereinstimmung der produzierten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten mit dem genehmigten Typ zu verwenden ist. Die Gleichung sollte geändert werden, um für Klarheit zu sorgen. Anhang XII der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 sollte bezüglich des Motorbetriebsfensters für die Erkennung von Verbrennungsaussetzern geändert werden, um sicherzustellen, dass die vorgegebenen Anforderungen technisch machbar sind. Anhang XII sollte auch dahin gehend geändert werden, dass eine technische Aufrüstung auf neue Standards, die für die Schnittstelle zwischen dem Fahrzeug und universellen Lesegeräten bezüglich On-Board-Diagnosesystemen entwickelt werden, ermöglicht wird. Anhang XII Anlage 2 sollte geändert werden, um Klarheit bei einigen Punkten zu schaffen, die in Bezug auf die darin festgelegten OBD-Anforderungen beobachtet werden. Es sollten neue Anlagen zu Anhang XII angefügt werden, um die ordnungsgemäße Anwendung der Koeffizienten für die Betriebsleistung sicherzustellen.
- (4) In den Anhängen II, III und IV der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 sollten einige Gleichungen angepasst werden, um größere Klarheit zu gewährleisten. Anhang VI der genannten Delegierten Verordnung sollte geändert werden, um die ordnungsgemäße Anwendung der Prüfanforderungen in Bezug auf die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen sicherzustellen. Die Einstufungsanforderungen des Standardstraßenfahrzyklus für Fahrzeuge der Klasse L (SRC-LeCV) in Anhang VI sollten angepasst werden, um die ordnungsgemäße Anwendung dieser Anforderungen während der Prüfung sicherzustellen. Die Verwendung des „Approved Mileage Accumulation“-Zyklus gemäß Anhang VI für Fahrzeuge der Unterkategorie III sollte im Einklang mit den Schlussfolgerungen der umfassenden Umweltverträglichkeitsstudie auslaufen. Anhang VI sollte ebenfalls geändert werden, um die Verwendung des Alterungsprüfstands als Alternative zur derzeitigen physischen Prüfung der Dauerhaltbarkeit bei vollständigem oder teilweise zurückgelegten der Fahrstrecke zu gestatten.
- (5) Eine der Maßnahmen gegen übermäßige Kohlenwasserstoffemissionen von Fahrzeugen der Klasse L besteht in der Begrenzung der Verdunstungsemissionen dieser Fahrzeuge. Zu diesem Zweck werden in Anhang VI Teil C der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 Grenzwerte für die Masse der Kohlenwasserstoffe für die Fahrzeugklassen L3e, L4e, L5e-A, L6e-A und L7e-A festgelegt. Die Verdunstungsemissionen dieser Fahrzeuge werden bei der Typgenehmigung gemessen. Für die Prüfung Typ IV in einer gasdichten Klimakammer zur Bestimmung der Verdunstungsemissionen (SHED-Prüfung) ist entweder ein schnell gealterter Aktivkohlebehälter anzubringen, oder es ist, bei Anbau eines gebrauchten Behälters, ein additiver Verschlechterungsfaktor anzuwenden. Im Rahmen der umfassenden Umweltverträglichkeitsstudie wurde untersucht, ob eine Anwendung der SHED-Prüfung auf die Fahrzeugklassen L1e, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B und L7e-C kostengünstig ist. Da die Ergebnisse der Studie nachwiesen, dass die Methode nicht kostengünstig ist, sollte der Anhang V der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 geändert werden, um die fortlaufende Verwendung der bereits eingeführten Alternative und kostengünstigeren Methode der Durchlässigkeitsprüfung auf der Stufe

Euro 5 für Hersteller von Fahrzeugen der Klassen L1e, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B und L7e-C zu erlauben.

- (6) Auf der Grundlage der umfassenden Umweltverträglichkeitsstudie kam die Kommission zu dem Schluss, dass das mathematische Verfahren für die Überprüfung der Voraussetzungen für die Dauerhaltbarkeit nach Artikel 23 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 bis 2025 auslaufen sollte. In der Studie wurde ermittelt, dass das theoretische Verfahren nicht sicherstellte, dass die Voraussetzungen für die Dauerhaltbarkeit nach der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 in der Realität vorlagen. Um die Auswirkungen des Auslaufens des Verfahrens zu mildern, wurde in der Studie vorgeschlagen, die Verwendung des Alterungsprüfstands als Alternativverfahren für das derzeitige Prüfverfahren für die Dauerhaltbarkeit mit vollständigem und teilweisem Zurücklegen der Fahrstrecke einzuführen. Das Verfahren auf dem Alterungsprüfstand ist etabliert und wird häufig auf Fahrzeuge angewandt, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>6</sup> fallen. Anhang VI der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 sollte geändert werden, um das Verfahren auf dem Alterungsprüfstand einzuführen, das aus den in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission<sup>7</sup> und der UNECE-Regelung Nr. 83<sup>8</sup> festgelegten Anforderungen abgeleitet und an die für Fahrzeug der Klasse L erforderlichen Anforderungen angepasst wurde.
- (7) Die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 44/2014 und die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 134/2014 sollten gleichzeitig geändert werden, um sicherzustellen, dass die Stufe Euro 5 ordnungsgemäß für alle betroffenen Fahrzeuge der Klasse L angewandt wird, wie in der Tabelle in Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 festgelegt.
- (8) Die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 44/2014 und die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 134/2014 sollten daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### *Artikel 1*

#### *Änderungen der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 der Kommission*

Die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 44/2014 wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 2 Nummer 42 erhält folgende Fassung:

---

<sup>6</sup> Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

<sup>7</sup> Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1).

<sup>8</sup> Regelung Nr. 83 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Emission von Schadstoffen aus dem Motor entsprechend den Kraftstoffanforderungen des Motors [2015/1038] (ABl. L 172 vom 3.7.2015, S. 1).

„(42) ‚Fahrzyklus‘ bezeichnet einen Prüfzyklus, der das Anlassen des Motors, einen Fahrabschnitt, bei dem eine eventuell vorhandene Fehlfunktion erkannt würde, und das Abstellen des Motors umfasst;“;

(2) Die Anhänge IV und XII werden entsprechend dem Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert;

### *Artikel 2*

#### *Änderungen der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission*

Die Anhänge II bis VI, Anhang VIII und Anhang X der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 werden gemäß dem Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.

### *Artikel 3*

#### *Inkrafttreten*

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 15.12.2017

*Die Kommission*  
*Der Präsident*  
*Jean-Claude JUNCKER*